



Bachstrasse und Schulhausstrasse, Gemeinde Horw

Betriebs- und Gestaltungskonzept: Bericht

Version 1.2 / 9. Juli 2026 / VP 24-5078

Auftraggeber

Gemeinde Horw



Auftraggeber

Gemeinde Horw
Baudepartement
Raumplanung und Baubewilligung
Gemeindehausplatz 1
6048 Horw

Verfasser

VIAPLAN AG	Landformen AG
Centralstrasse 34	Sternmatt 6
6210 Sursee	6010 Kriens
info@viaplan.ch	mail@landformen.ch
+41 41 515 24 80	+41 41 422 01 05

Autoren

Dominik Erni; Projektleiter VIAPLAN AG, Verkehrsplanung
Sepehr Khajjamian; Sachbearbeiter VIAPLAN AG, Verkehrsplanung
Marcel Sigrist; Projektleiter Landformen AG; Freiraumplanung

Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Visum
1.0	14.04.2026	Alle	Erstfassung	SK / DE / MS
1.1	22.06.2026	Alle	Ergänzungen und Bereinigung nach 1. Lesung im GR	DE
1.2	01.07.2026	6.2 / 8.	Ergänzungen und Bereinigung nach 2. Lesung im GR	DE



INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	1
1.1	Planungsanlass	1
1.2	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
1.3	Perimeterabgrenzung	2
2	Planungen im Umfeld	3
2.1	Projekt "Arealentwicklung Bachstrasse"	3
2.2	Projekt "Neubau Primarschulhaus" Allmend	4
3	Planungsvorgaben	5
3.1	Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw	5
3.2	Mitwirkung	7
4	Ortsanalyse	8
4.1	Lage und Funktion	8
4.2	Räume und Plätze	9
4.3	Grün- und Freiräume	9
4.4	Charakter und Strassenbild	10
4.5	Analyse Verkehr	10
5	Kammerung	12
5.1	Bachstrasse	12
5.2	Schulhausstrasse	13
6	Ziele und Anforderungen	14
6.1	Grundsatz	14
6.2	Spezifische Ziele	14
6.3	Gestaltungsprinzipien	15
6.4	Begegnungsfälle	15
7	Konzept	16
7.1	Konzeptidee Bachstrasse	16
7.2	Konzeptidee Schulhausstrasse	20
8	Hinweise für die nächsten Projektphasen	22
A	Anhang A: Variantenstudium	23
B	Anhang B: Dokumentation Workshop 05. Juni 2025	25

PLANBEILAGEN

- [1] BGK, Situation 1:500, Plan Nr. 24-5078-201B, 25.06.2026
- [2] BGK Situationsplan Vision, Situation 1:500, Plan Nr. 24-5078-202B, 25.06.2026
- [3] BGK, Werkleitungen 1:500, Plan Nr. 24-5078-211B,2, 25.06.2026

**1.1 Planungsanlass**

Im Talboden von Horw, entlang der Bachstrasse und der Schulhausstrasse, sollen in den kommenden Jahren zwei bedeutende Bauprojekte realisiert werden. Einerseits plant die Baugenossenschaft Familie (BGF) an der Bachstrasse eine neue Wohnsiedlung mit sieben Mehrfamilienhäusern, andererseits ist ein Neubau für das Schulhaus Allmend vorgesehen. Diese baulichen Entwicklungen werden den Strassenraum entlang der Bach- und der Schulhausstrasse wesentlich beeinflussen.

Ein politischer Vorstoss fordert Massnahmen im Zusammenhang mit den geplanten Vorhaben. Um den bevorstehenden Veränderungen im Quartier Bachstrasse Rechnung zu tragen, wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Bach- und die Schulhausstrasse ausgearbeitet.

1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Der aktuelle Ausbaustandard der Gemeindestrassen Bachstrasse und Schulhausstrasse orientiert sich an einer verkehrsorientierten Erschliessungsstrasse. Ziel ist es, den motorisierten Verkehr möglichst effizient durchzuleiten, wobei die Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmenden bisher nicht gefördert wird. Daraus ergeben sich negative Auswirkungen auf die Umfeldnutzung und die Aufenthaltsqualität.

Die Planung verfolgt das Ziel, die Aufenthaltsqualität im Projektperimeter nachhaltig zu steigern. Besonderes Augenmerk liegt auf der Gestaltung der Strassenräume, der öffentlichen Aufenthaltsbereiche sowie auf der Gewährleistung der Schulwegsicherheit. Die Barrierefreiheit stellt dabei ein zentrales Element dar, um die Infrastruktur für alle Nutzergruppen zugänglich zu gestalten. Eine ganzheitliche Betrachtung "von Fassade zu Fassade", der Einbezug angrenzender Bereiche (wie Schulen und bestehende Tempo-30-Zonen) sowie eine umfassende Bedürfnisanalyse bilden die Grundlage der Planung.

Für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts werden die Ziele verfolgt, die Prinzipien der Koexistenz sowie einer ganzheitlichen Betrachtungsweise "von Fassade zu Fassade" umzusetzen. Aufzuzeigen ist, wie eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung realisiert und gleichzeitig die betrieblichen Anforderungen an den Strassenraum erfüllt werden können. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Schulwegsicherheit, welche durch geeignete gestalterische und betriebliche Massnahmen weiterhin gewährleistet werden muss. Die geplanten Bauprojekte im Umfeld des Projektperimeters sind dabei entscheidend für die Entwicklung des Konzepts.

1.3 Perimeterabgrenzung

Der Bearbeitungsperimeter umfasst den gesamten Strassenverlauf der Bachstrasse und der Schulhausstrasse, welche sich in unmittelbarer Nähe zum Zentrum der Gemeinde Horw befinden. Innerhalb des Bearbeitungsperimeters liegen zudem die Knotenpunkte Kantonstr./Schulhausstr. und Krienserstrasse/Bachstrasse. Darüber hinaus wird die Erschliessung des Langsamverkehrs am Knoten Allmendstrasse/Schulhausstrasse in die Betrachtung einbezogen.

Entlang des Perimeters befinden sich beidseitig Mehrfamilienhäuser sowie das Schulhaus Allmend. Die geplante Überbauung der Baugenossenschaft Familie Horw wird entlang der Bachstrasse realisiert. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Schulhauses am Ende der Schulhausstrasse vorgesehen.

Um eine einheitliche Gestaltung im gesamten Quartier zu gewährleisten, wird der Betrachtungsperimeter auch auf angrenzende Strassenräume ausgeweitet.

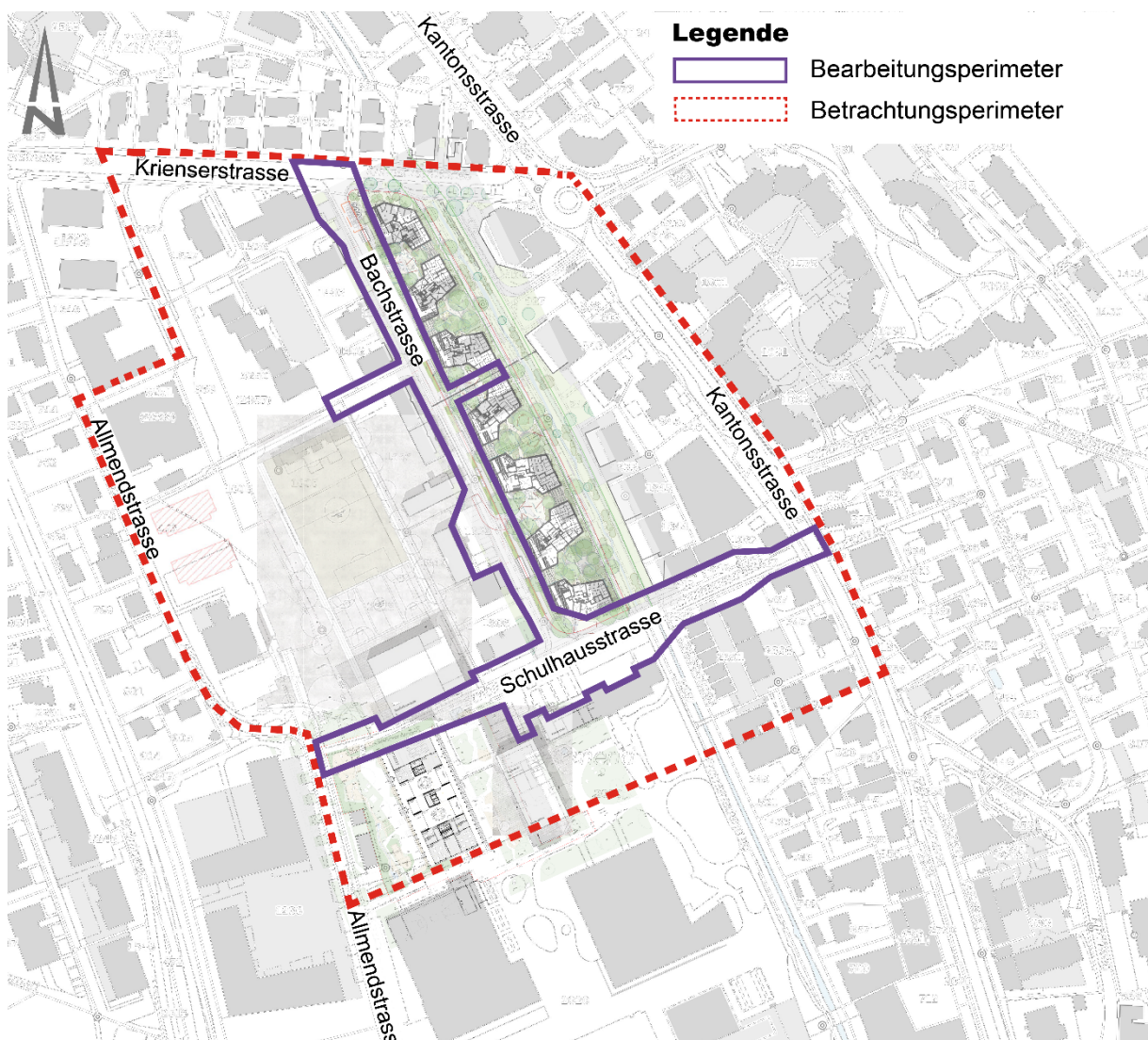


Abbildung 1: Projektperimeter und geplante Überbauungen im Umfeld

2 PLANUNGEN IM UMFELD

Im Umfeld des Bearbeitungsperimeters befinden sich mehrere relevante Projekte, welche die zukünftige Gestaltung und Nutzung der Bachstrasse und Schulhausstrasse massgeblich beeinflussen. Diese externen Entwicklungen sind bei der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu berücksichtigen, da sie neue Anforderungen an Erschliessung, Aufenthaltsqualität und Verkehrsinfrastruktur mit sich bringen. Im Folgenden werden die zentralen Planungen kurz vorgestellt.

2.1 Projekt "Arealentwicklung Bachstrasse"

Die Baugenossenschaft Familie Horw plant den Rückbau ihrer teils bis zu 80-jährigen Mehrfamilienhäuser an der Bachstrasse Nr. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13 und 15. An deren Stelle soll eine neue, verdichtete und autofreie Wohnüberbauung entstehen. Aufgrund Einschränkungen durch die Grundwasser-Hydraulik ist der Bau einer Tiefgarage aus wirtschaftlichen Gründen nicht gegeben, weshalb bewusst auf motorisierten Individualverkehr verzichtet wird.

Geplant ist eine Überbauung mit insgesamt 161 Wohnungen in sieben Gebäuden. Die Parkierung wird bewusst zurückhaltend gestaltet:

- 21 oberirdische Autoabstellplätze, davon 8 für Besucher, 3 für Carsharing und 10 für Bewohnerschaft
- 660 Veloparkplätze, davon 440 in Veloräumen (je ein Raum pro Gebäude) und 220 im Aussenraum
- Mindestens 16 E-Cargobike-Stellplätze sowie Flächen für Kinderwagen und Mobilitätsgeräte in Mobilitätsräumen

Mit 21 Parkplätzen auf dem eigenen Grundstück wird ein Wert von 0.13 Parkfeldern pro Wohnung im Gestaltungsplan definiert. Dabei handelt es sich um eine geläufige Referenzzahl für autofreie Siedlungen.

Die sieben Baukörper sind parallel zur Bachstrasse angeordnet und schaffen klare, geordnete Aussenräume mit einer offenen Durchwegung. Zwischen den Gebäuden befinden sich gemeinschaftliche Aufenthalts- und Spielbereiche mit gezielter Begrünung. Zur Strasse hin sorgt ein gestalteter Grünraum mit naturnaher Bepflanzung, geschnittenen Hecken, Rankgerüsten und Blumenwiesen für eine grüne Pufferzone zwischen privatem und öffentlichem Raum. Die Setzung der Gebäude respektiert bestehende Strukturen und schafft gleichzeitig neue Qualitäten im Quartier.



Abbildung 2: Geplante Überbauung entlang der Bachstrasse der Baugenossenschaft Familie Horw

Quelle: Guignard & Saner Architekten AG und Berchtold.Lenzin Landschaftsarchitekten

2.2 Projekt "Neubau Primarschulhaus" Allmend

Die Gemeinde Horw realisiert im Rahmen einer Gesamterneuerung der Schulanlage Allmend den Neubau eines Primarschulhauses. Das bestehende Schulgebäude aus den 1950er-Jahren stösst aufgrund baulicher, funktionaler und pädagogischer Anforderungen an seine Grenzen. Um den steigenden Raumbedarf zu decken, wurde im Jahr 2018 eine Testplanung durchgeführt, auf deren Grundlage die künftige Entwicklung schrittweise erfolgt.

Das Projekt verfolgt einen städtebaulich abgestimmten Aufbau der Schulanlage entlang eines neu geschaffenen Schulhausplatzes an der Schulhausstrasse. Der bestehende Klassentrakt bleibt vorerst erhalten und wird durch mehrere Neubauten ergänzt. Diese fassen den zentralen Pausenhof räumlich ein und bilden ein gut proportioniertes Ensemble. Das neue Primarschulhaus, Tagesschule, Kindergarten sowie später eine Mehrzweckhalle sollen in mehreren Etappen realisiert werden.

Der Aussenraum ist in funktionale Teilbereiche gegliedert und folgt einem klaren, zusammenhängenden Konzept:

- Im Zentrum entsteht ein offener Schulhof mit hoher Aufenthaltsqualität und direktem Bezug zu den Bildungsnutzungen.
- Im Norden wird eine grosszügige Sportzone mit Spielwiese, Laufbahn und Hartplatz angeordnet, welche als öffentliche Grünfläche auch dem Quartier zugutekommt.
- Die Verbindung zur Allmendstrasse wird durch eine durchlässige Wegführung gestärkt, wobei der Schulweg klar lesbar und verkehrssicher gestaltet ist.

Die Schulhausstrasse soll nicht durchgehend für Fahrzeuge befahrbar sein. Die Durchwegung für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) bleibt jedoch gewährleistet. Anlieferung und Spezialerschliessung, insbesondere für die Turnhalle, werden in direkter Nähe zur Allmendstrasse gesichert.



Abbildung 3: Visualisierung des Neubaus Schulhaus Allmend
Quelle: www.horw.ch/projekte



3.1 Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw

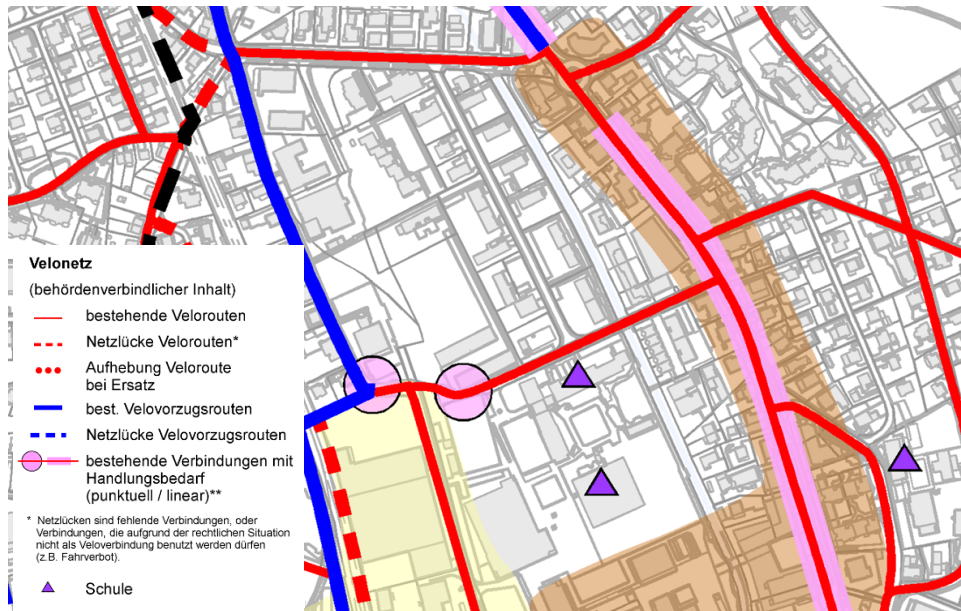


Abbildung 4: Ausschnitt Richtplan Fuss- und Veloverkehr, Velonetzplan

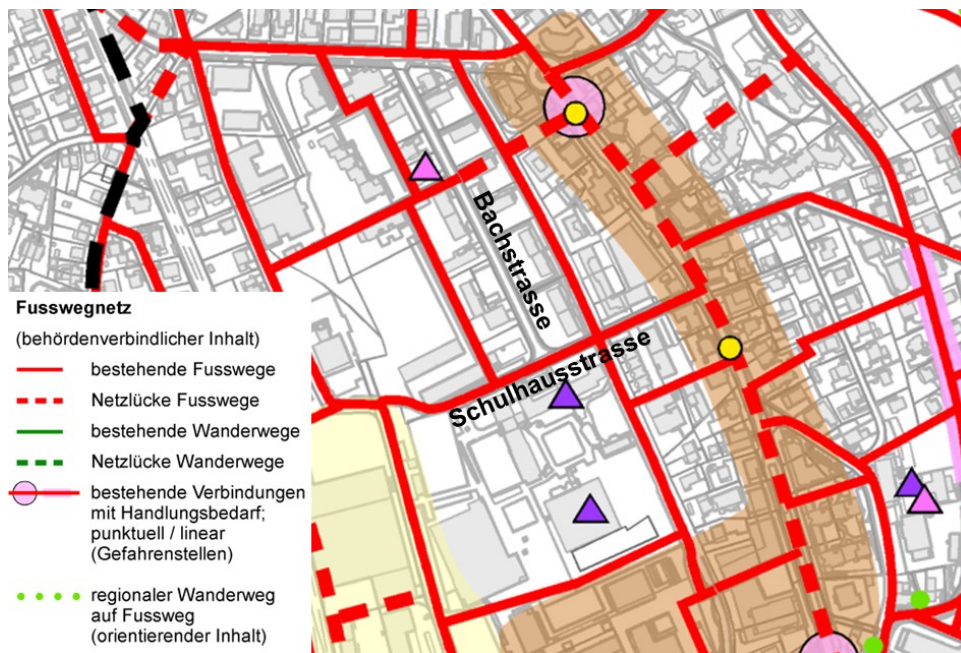


Abbildung 5: Ausschnitt Richtplan Fuss- und Veloverkehr, Fusswegnetzplan

Gemäss dem kommunalen Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw bestehen im Bearbeitungsperimeter zwei relevante Schwachstellen, die im Betriebs- und Gestaltungskonzept zu berücksichtigen sind und nachstehend aufgezeigt werden.



M-10: Optimierung Zentrumszugang von Bachstrasse

Es ist vorgesehen, eine neue Fusswegverbindung mit einer Breite von 1.5 m über den Dorfbach, als Verbindung Bachstrasse – Kantonsstrasse, zu erstellen. Dadurch wird eine Netzlücke im bestehenden Fusswegkonzept geschlossen und der Zugang zum Zentrum verbessert.

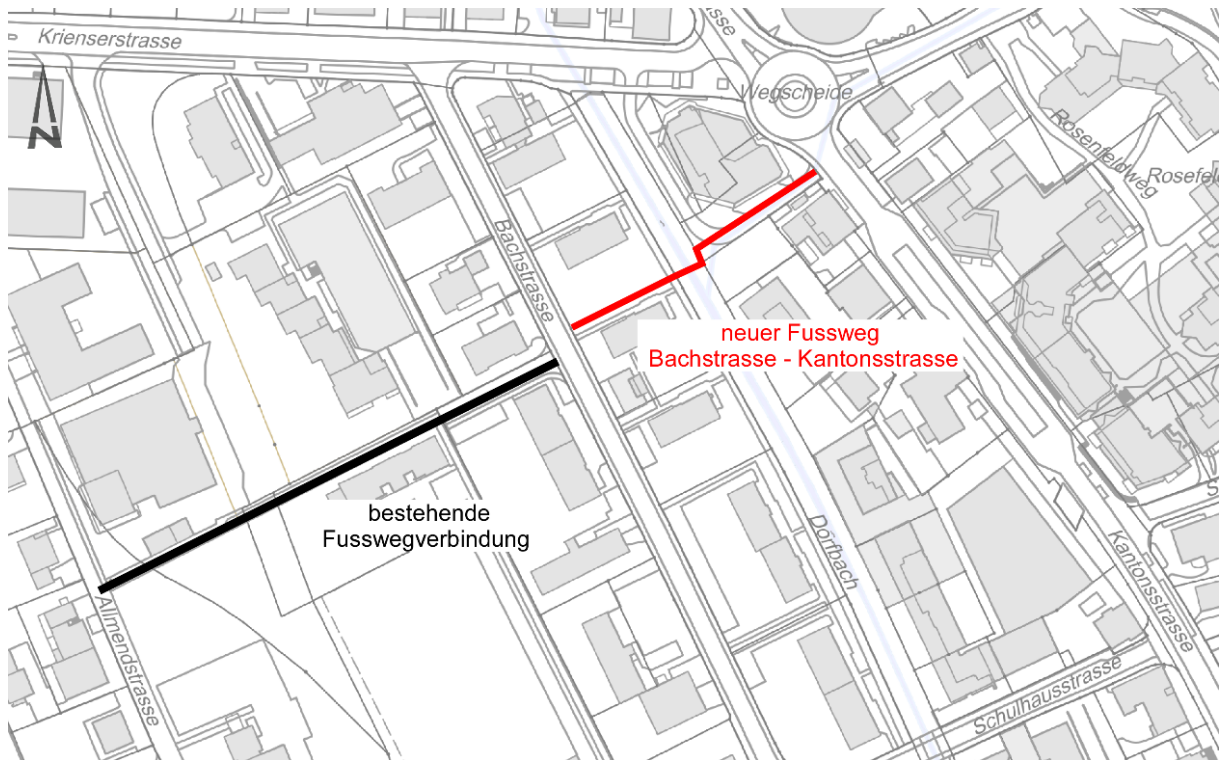


Abbildung 6: Auszug Richtplan Fuss- und Veloverkehr – Massnahme M-10: Optimierung Zentrumszugang von der Bachstrasse
Quelle: Richtplan Fuss- und Veloverkehr, Bericht Stand 12. Mai 2022

M-12: Verbesserung Sicht bei Fuss- und Veloverbindung Schulhausstrasse – Allmendstrasse

Gemäss Richtplan soll die bestehende Fuss- und Radwegverbindung zwischen der Schulhausstrasse und der Allmendstrasse neu geführt werden. Die Verbindung soll eine Breite von 4 m aufweisen.

Mit der geplanten Realisierung der Planungsumsetzung (PU) Wegmatt erhält diese Verbindung eine erhöhte Bedeutung, da sie als Fortsetzung des Fuss- und Radwegs von der PU Wegmatt bis zur Kantonsstrasse dient. Die Massnahme ist mit den Planungen im Umfeld abzustimmen, insbesondere hinsichtlich der Sichtverhältnisse, Verkehrsführung und Gestaltung des Übergangs zur Schulhausstrasse.

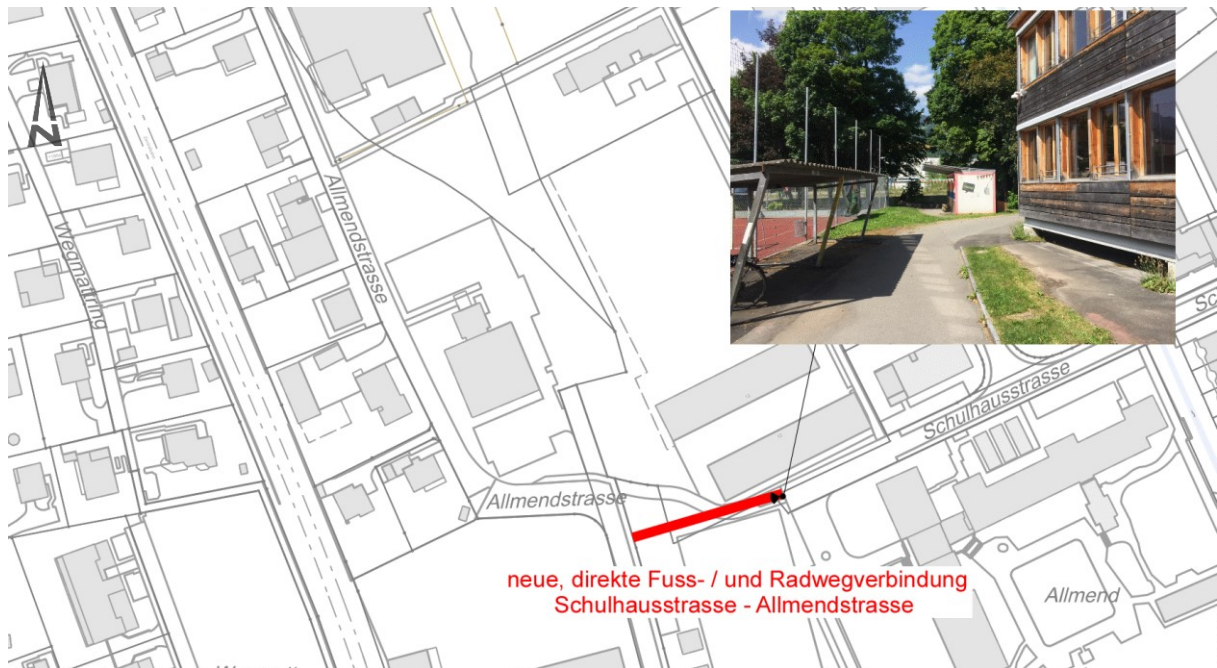


Abbildung 7: Auszug Richtplan Fuss- und Veloverkehr – Massnahme M-12: Verbesserung der Sichtverbindung
Quelle: Richtplan Fuss- und Veloverkehr, Bericht Stand 12. Mai 2022

3.2 Mitwirkung

Mit der Startsitung zum BGK wurden sämtliche relevanten Fachbereiche der Gemeinde Horw über das anstehende Projekt informiert und deren Bedürfnisse, Ziele und Rahmenbedingungen abgeholt.

Der angemessene Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaft sowie der Fachkommission «horw mitte» wird als zentral beurteilt. Zu diesem Zweck – und zur Erhöhung der Akzeptanz der Planung – fand am 16. Januar 2025 eine erste Sitzung mit der Fachkommission «horw mitte» statt.

Nach der Auswertung und Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Kommission wurde am 5. Juni 2025 ein Workshop zur Entwicklung der Bachstrasse mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern entlang der betroffenen Parzellen durchgeführt. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen und sich vertieft mit der zukünftigen Ausgestaltung der Bachstrasse und der Schulhausstrasse auseinanderzusetzen. Die Dokumentation des Workshops ist dem Anhang B zu entnehmen.

Gestützt auf die Diskussion mit der Fachkommission «horw mitte», auf den Workshop mit den betroffenen Grundeigentümern, sowie gemeindeinterne Mitwirkungen der unterschiedlichen Fachstellen, wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept Schritt für Schritt weiterentwickelt. Die Weiterentwicklung wurde in diesem Prozess ebenfalls mehrfach mit dem Sicherheitsdepartement besprochen.

4.1 Lage und Funktion

Die Bachstrasse liegt zentral im Talboden der Gemeinde Horw und weist eine wichtige funktionale und räumliche Aufgabe als Verbindungsstrasse zwischen der Allmend Horw- Zentrum und der Krienserstrasse auf.

Die parallel zum Dorfbach führende Bachstrasse erschliesst die aufgereihten Mehrfamilienwohnbauten, und ist als untergeordnete Erschliessungsstrasse klassifiziert. Sie verbindet die Krienserstrasse mit der Schulhausstrasse. Die praktisch ausschliesslich, Senkrechtparkierung entlang dem beidseitig verlaufenden Trottoir prägt den Strassenraum zwischen den Fassadenfluchten.

Die Schulhausstrasse hingegen übernimmt als zentrale Erschliessungsachse des Bildungsstandorts Allmend eine wichtige verkehrliche Funktion. Sie verbindet das Quartier mit der Kantonsstrasse und ist sowohl für den Langsamverkehr (insbesondere Schulkinder) als auch den motorisierten Verkehr relevant.



Abbildung 8: Schulhausstrasse – Blickrichtung Kantonstrasse



Abbildung 9: Schulhausstrasse – Blickrichtung Allmendstrasse



Abbildung 10: Bachstrasse – Blickrichtung Krienserstrasse



Abbildung 11: Bachstrasse – Blickrichtung Schulhausstrasse

4.2 Räume und Plätze

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters sind heute keine klassischen Platzräume im städtebaulichen Sinn ausgebildet. Die Strassenräume sind hauptsächlich geradlinig und funktional angelegt – sie dienen vor

allem der Erschliessung, dem Verkehr und den Fusswegverbindungen. Kreuzungen, wie jene zwischen Schulhausstrasse und Bachstrasse, erfüllen zwar eine zentrale Rolle in der Wegführung, besitzen aber keine gestalterischen Qualitäten oder Aufenthaltsfunktionen und bilden insbesondere auf der Schulwegachse ein Konfliktpotential.

In unmittelbarer Nähe zur Schulhausstrasse befinden sich das Schulhaus Allmend sowie der Gemeindefeldplatz, welcher als verdichteter öffentlicher Raum mit Zugang zu Bildung, Verwaltung, Nahversorgung und Gastronomie fungiert. Seine Lage am Rand des Perimeters gibt ihm dennoch Bedeutung für die Vernetzung der angrenzenden Freiräume.

Entlang des Dorfbachs verläuft der Promenadenweg mit vereinzelter Sitzgelegenheiten. Zwischen der Bachstrasse und der Allmendstrasse liegt zudem eine grössere Freifläche, die im Zusammenhang mit dem Neubau des Schulhauses Allmend umgestaltet werden soll. Obwohl diese Fläche gross ist, fehlt ihr aktuell eine klare Nutzung oder gestalterische Ausprägung als öffentlicher Aufenthaltsraum. Sie stellt jedoch ein wichtiges Potenzial für die zukünftige Freiraumqualität im Quartier dar.

4.3 Grün- und Freiräume

Die Bachstrasse liegt um eine Häuserreihe zurückversetzt zum Dorfbach und bildet zusammen mit diesem eine wichtige Vernetzungsachse durch den Talboden von Horw. Aktuell ist der Gewässerraum und das mögliche Potential dessen entlang der Bachstrasse kaum wahrnehmbar. Der Grünraum innerhalb des Perimeters ist geprägt von fragmentierten Vorgarten-, Rasen- und Spiel- sowie Aufenthaltsflächen meist hinter Heckenkörper verborgen. Diese Zonen leisten einen Beitrag zur Durchgrünung des Quartiers, sind jedoch mehrheitlich nicht öffentlich zugänglich und verfügen über eine unklare Nutzungsstruktur. Das Potential der Freiräume wird nicht ausgeschöpft. Entlang des Dorfbaches strukturieren vereinzelte Grosssträucher und Kleinbäume den Gewässerraum. Die Bachstrasse wird von in grossem Abstand stehenden Alleebäumen begleitet. Unter anderem der strenge Kronenschnitt verhindert die vollständige Entfaltung des Baumpotentials in Bezug auf die Ökologie, das Mikroklima und das Regenwassermanagement. Zwischen der Bachstrasse und der Allmendstrasse liegt ein grösserer zusammenhängender Grünraum, welcher künftig im Rahmen des Neubaus des Schulhauses Allmend landschaftsplanerisch neu gestaltet wird. Die Fläche besitzt das Potenzial, als identitätsstiftender Bildungs- und Bewegungsraum für die Quartierbevölkerung und insbesondere für Schulkinder zu wirken.

Die Schulhausstrasse weist hingegen nur vereinzelte begrünte Bereiche auf – mit Ausnahme des Schullareals fehlen zusammenhängende Grün- oder Freiflächen vollständig. Die Begrünung beschränkt sich meist auf Randbepflanzungen und Abstandsgrün, welche die homogene Erscheinung der Strassenflanken jedoch kaum durchbrechen. Einzig im östlichen Bereich der Schulhausstrasse befinden sich breitkronige Solitärbäume die hohe freiräumliche Qualitäten aufweisen.

Die ökologische Vernetzung entlang der Bachstrasse ist bescheiden. Die meist monotonen Rasenflächen sowie Schotterflächen entlang des breiten stark befestigten Strassenraum bilden eine grosse Barriere. Der Versiegelungsgrad ist mit dem doppelseitigen Trottoir sowie den oft asphaltierten Parkplatzflächen sehr gross und leisten einen grossen Beitrag zur Hitzebildung. Grundsätzlich stehen die bestehenden Alleebäume in grosszügigen Grünflächen und hätten das Potential sich weiterzuentwickeln.

4.4 Charakter und Strassenbild

Die Bachstrasse und die Schulhausstrasse sind heute ähnlich aufgebaut: Sie verlaufen gerade und sind vor allem auf die Funktion als Erschliessungsstrassen ausgelegt. Entlang der Strassen sind fast überall private Parkplätze parallel zur Fahrbahn angeordnet. Der Strassenraum wirkt dadurch funktional und wenig einladend.

Die Gebäude entlang der Strassen sind hauptsächlich drei- bis viergeschossige Wohnhäuser, meist mit kleinen Vorgärten oder Rasenflächen davor. Diese Abstände zum Strassenraum schaffen etwas Luft, gestalten den Strassenraum aber kaum aktiv mit. Die Übergänge zwischen öffentlichem und privatem Raum sind oft unklar, weil Zäune, Hecken und Mauern sehr unterschiedlich gestaltet sind.

Insgesamt fehlt es an Gestaltungselementen wie raumbildende und qualitative Strassenbäume, Sitzgelegenheiten oder Platzbereichen, die für mehr Aufenthaltsqualität sorgen könnten. Auch eine klare Raumaufteilung – etwa durch unterschiedliche Beläge oder Möblierung – ist nicht vorhanden. Der öffentliche Raum wirkt insgesamt sachlich und wenig belebt.

4.5 Analyse Verkehr

4.5.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Bachstrasse und die Schulhausstrasse übernehmen eine untergeordnete Funktion im kommunalen Strassennetz. Beide sind als Gemeindestrassen 2. Klasse klassiert und dienen primär der quartierinternen Erschliessung. Eine übergeordnete Durchgangsfunktion für den MIV besteht nicht. Beide Strassen sind Teil einer Tempo-30-Zone.

Die Bachstrasse wird funktional als Zufahrtsstrasse eingestuft und erschliesst direkt angrenzende Wohnliegenschaften. Die Schulhausstrasse kann ebenfalls als Zufahrtsstrasse bezeichnet werden, erfüllt darüber hinaus aber eine zentrale Erschliessungsfunktion für den Bildungsstandort Allmend.

Im Sinne der Netzstruktur handelt es sich um untergeordnete Verbindungsachsen ohne überlokale Bedeutung. Der Verkehr dient hauptsächlich der Erschliessung einzelner Grundstücke mit dem Auto. Entsprechend hoch ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs, während der Durchgangsverkehr eine untergeordnete Rolle spielt.

Im Vergleich zu übergeordneten Kantonsstrassen bestehen keine Anforderungen an eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung. Im Vordergrund der künftigen Entwicklung stehen vielmehr die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, eine stärkere Aufenthaltsqualität sowie die Sicherung der Schulwege.

4.5.2 Ruhender Verkehr

Entlang der Bachstrasse und der Schulhausstrasse befinden sich zahlreiche private Autoabstellplätze, vorwiegend in Form von Senkrechtparkfeldern, welche direkt von der Strasse her über das Trottoir erschlossen werden. Teilweise sind auch strassenbegleitende Längsparkierungen vorhanden, vereinzelt mit direktem Zugang ab Fahrbahn.

Die Parkfelder liegen grösstenteils auf privatem Grund, sind jedoch ohne klare bauliche Abgrenzung zum öffentlichen Raum ausgebildet. Dadurch wirken sie optisch als Teil des Strassenraums und tragen zu einem uneinheitlichen Erscheinungsbild bei. Die Vielzahl an Zufahrten über das Trottoir beeinträchtigt die Sicherheit und Kontinuität der Fusswege und führt zu Nutzungskonflikten entlang des gesamten Perimeters.

Der ruhende Verkehr nimmt in den Strassenräumen eine dominierende Rolle ein und beansprucht Flächen, die für andere Nutzungen – wie sichere Gehwege, Aufenthaltsbereiche oder Grünstrukturen – fehlen.

Im Rahmen einer zukünftigen Umgestaltung bietet sich die Chance, die Parkierungsorganisation zu ordnen und durch eine flächen- und nutzungsverträgliche Lösung sowohl die Verkehrssicherheit zu stärken als auch die Aufenthaltsqualität im Quartier wesentlich zu erhöhen.

4.5.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Weder auf der Bachstrasse noch auf der Schulhausstrasse verkehrt eine öffentliche Buslinie. Die nächstgelegenen Haltestellen befinden sich an der Kantonsstrasse und sind gut zu Fuss erreichbar. Die Schulhausstrasse wird jedoch regelmässig vom Schulbus genutzt. Dafür fehlen allerdings geeignete Haltezonen oder sichere Ein-/Ausstiegsbereiche.

4.5.4 Fussverkehr

Das Quartier rund um die Bachstrasse und die Schulhausstrasse ist für den Fussverkehr von hoher Bedeutung. Neben der Nähe zum Zentrum liegt mit dem Bildungsstandort Allmend ein stark frequentiertes Ziel im Perimeter, das insbesondere von Kindern und Jugendlichen zu Fuss erreicht wird. Beide Strassen bilden somit eine zentrale Schulwegverbindung.

Grundsätzlich sind beidseitig Trottoirs vorhanden, die jedoch in vielen Abschnitten zu schmal, unterbrochen oder durch private Zufahrten überfahrbar sind. Entlang grosser Teile des Strassenraums führen private Parkfelder direkt über das Trottoir, was zu Nutzungskonflikten und eingeschränkter Sicherheit für Zufussgehende führt. Trotz bestehender Tempo-30-Zone fehlt es an unterstützenden Massnahmen wie Querungshilfen, Verengungen oder niveaugleichen Übergängen, die zur Verkehrsberuhigung beitragen. Der einzige gesicherte Übergang befindet sich auf Höhe des Promenadenwegs; weitere sichere und klar erkennbare Querungsmöglichkeiten mit guter Sichtbarkeit und Beleuchtung fehlen.

Zur Gewährleistung der Fusswegsicherheit sind gezielte Massnahmen erforderlich: insbesondere sichere Querungen, durchgängige und geschützte Gehwege sowie gestalterische Elemente zur Stärkung der Tempo-30-Zone und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Beobachtungen durch die Arbeitsgruppe «Sichere Schulwege» zeigen, dass als Schulweg primär die strassenabgewandten Fusswege beim Dorfbach (Promenadenweg) und zwischen der Bachstrasse 6a-6e und Bachstrasse 2-6 als Hauptverbindung genutzt werden.

4.5.5 Veloverkehr

Der Veloverkehr wird im heutigen Zustand im gesamten Perimeter ausschliesslich im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Es bestehen keine separat geführten Veloverbindungen, und die Wegführung ist nicht durchgehend, teilweise unübersichtlich und konfliktanfällig – insbesondere im Bereich von Parkfelder, Zufahrten und Einmündungen.

Die Schulhausstrasse übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion im lokalen Velonetz: Sie stellt eine direkte Verbindung zwischen der Allmendstrasse und der Kantonsstrasse dar. Im kommunalen Richtplan Fuss- und Veloverkehr ist sie als Bestandteil der geplanten Massnahme M-12 aufgeführt. Diese Verbindung soll künftig eine bestehende Netzlücke schliessen und sowohl das Schulareal wie auch das Quartier sicher an das übergeordnete Velo- und Fusswegnetz anbinden.

Öffentliche Veloabstellplätze sind im Bereich des Schulhauses Allmend in grosser Zahl vorhanden. Im übrigen Perimeter – etwa entlang der Bachstrasse – bestehen jedoch kaum bis keine öffentlich zugänglichen Abstellmöglichkeiten.

Der Bearbeitungsperimeter gliedert sich in zwei räumlich-funktional unterschiedlich geprägte Strassenräume, die sich durch ihre Nutzung und Bedeutung deutlich unterscheiden.

5.1 Bachstrasse

Die Bachstrasse ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Sie erschliesst ein gewachsenes Wohnquartier mit mehrheitlich älteren Mehrfamilienhäusern. Der Strassenraum weist eine lineare, funktional geprägte Struktur auf, dominiert von privatem Parkierungsangebot entlang der Fahrbahn, meist in Form von über Trottoirs erschlossenen Senkrechtparkfeldern. Öffentliche Aufenthaltsbereiche fehlen weitgehend, ebenso gestalterische Elemente wie Bäume oder Möblierung.

Der Veloverkehr wird im Mischverkehr geführt. Der Fussverkehr wird auf den anliegenden Trottoirs geführt, wobei die Nutzungsqualität der Trottoirs durch die angeschlossenen Parkfeldern, zahlreiche Zufahrten und unterbrochene Gehwege eingeschränkt ist. Die Strassenränder wirken wenig gegliedert, der öffentliche Raum ist stark vom ruhenden Verkehr vereinnahmt. Potenziale bestehen in einer Reduktion und Neuorganisation des Parkraums sowie in der Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung und Aufwertung der Trottoirs.

SWOT-Analyse Bachstrasse

Stärken	Schwächen
– Beidseitige Trottoirs vorhanden – Gute Erschliessung der angrenzenden Wohnnutzungen – In Tempo-30-Zone integriert – Klare Quartierserschliessungsfunktion ohne Durchgangsverkehr	– Dominanz des ruhenden Verkehrs (viele private Parkfelder) – Nutzungskonflikte durch überfahrbare Trottoirs – Geringe Aufenthaltsqualität und fehlende Begrünung – Fehlende sichere Querungsmöglichkeiten – Hoher Versiegelungsgrad – Monotone Strassenraumgestaltung
Chancen	Risiken
– Umgestaltung im Rahmen von Neubauprojekten möglich – Ersatzneubauten BGF als autoarme Siedlung geplant – Aufwertung durch Entsiegelung und Begrünung – Potenzial zur Erhöhung der Fusswegqualität – Einführung klarer Raumentrennung (Fussverkehr / Parkierung / Fahrbahn)	– Erhalt der aktuellen Struktur verhindert Verbesserungen – Fehlende Koordination zwischen privaten und öffentlichen Massnahmen – Wachsende Mobilitätsbedürfnisse führen zu höherem Druck auf den Strassenraum – Nutzungskonflikte bleiben bestehen ohne umfassendes Konzept – Langgezogener linearer Strassenraum verleitet zu hoher Geschwindigkeit MIV

Tabelle 1: SWOT-Analyse für Bachstrasse

Diese SWOT-Analyse zeigt auf, dass die Bachstrasse durch gezielte Umgestaltung erheblich an Aufenthaltsqualität, Sicherheit und städtebaulicher Funktionalität gewinnen könnte – sofern die bestehenden Schwächen adressiert und Chancen aktiv genutzt werden.



5.2 Schulhausstrasse

Die Schulhausstrasse übernimmt eine zentrale Erschliessungsfunktion für den Bildungsstandort Allmend. Sie verbindet die Kantonsstrasse mit dem Schulareal und ist wichtiger Schulwegkorridor. Neben der Schulunutzung befinden sich entlang der Strasse auch gemischte Nutzungen, vereinzelt mit publikumsorientierten Angeboten.

Trotz beidseitiger Trottoirs bestehen Einschränkungen hinsichtlich Qualität des Schulweges, insbesondere durch die Vielzahl an privaten Parkfeldern mit Zufahrten über die Gehwege. Gestaltungselemente zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit sind kaum vorhanden. Die Strasse ist Bestandteil einer geplanten Veloverbindung (gemäss kommunalem Richtplan) und nimmt somit auch im Langsamverkehr eine bedeutende Rolle ein.

Stärken	Schwächen
– Direkte Erschliessung des Bildungsstandorts Allmend – Bestandteil einer geplanten Fuss- und Veloverbindung gemäss kommunalem Richtplan – Beidseitige Trottoirs vorhanden – Lage innerhalb einer Tempo-30-Zone	– Nur ein gesicherter Querungspunkt für Schulkinder – Trottoirs teils schmal, unterbrochen oder durch Zufahrten überfahrbar – Nutzungskonflikte durch private Parkfelder entlang der Strasse – Fehlende gestalterische Elemente zur Verkehrsberuhigung und Orientierung – Hoher Versiegelungsgrad
Chancen	Risiken
– Potenzial zur Erhöhung der Fusswegqualität – Aufwertung durch gestalterische Massnahmen – Integration in geplantes Fuss- und Velonetz (Massnahme M-12) – Reduktion und Ordnung des ruhenden Verkehrs	– Nutzungskonflikte bleiben bestehen, wenn Parkierung nicht geordnet wird – Fehlende Umsetzung der geplanten Netzergänzungen – Langgezogener linearer Strassenraum verleitet zu hoher Geschwindigkeit MIV

Tabelle 2: SWOT-Analyse für Schulhausstrasse

Diese Analyse zeigt, dass die Schulhausstrasse als Schulwegachse relevant ist, hinsichtlich Fusswegqualität jedoch noch hohes Potential hat.

6 ZIELE UND ANFORDERUNGEN

6.1 Grundsatz

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Bach- und Schulhausstrasse basiert auf dem Leitgedanken der Gleichwertigkeit aller Nutzungsansprüche im Strassenraum. Es gilt der Grundsatz: „Koexistenz statt Dominanz“, wobei die Anforderungen von Anwohnenden, Fuss- und Veloverkehr, Schule, Umwelt und Siedlungsentwicklung ausgewogen berücksichtigt werden.

Der Strassenraum wird dabei nicht nur als Verkehrsfläche, sondern als multifunktionaler Lebensraum verstanden – mit Aufenthaltsqualität, ökologischer Wirkung, funktionaler Erschliessung und einer hohen Schulwegsicherheit. Die Gestaltung erfolgt ganzheitlich von Fassade zu Fassade, wobei auch angrenzende Hofräume, Freiräume und städtebauliche Bezüge mitgedacht werden

6.2 Spezifische Ziele

Die folgenden projektbezogenen Ziele leiten sich aus den Anforderungen der Gemeinde, der Fachkommission sowie den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenbedingungen ab:

- **Förderung des Langsamverkehrs** mit sicheren, barrierefreien und attraktiven Verbindungen für Zufussgehende und Velofahrende – insbesondere auf dem Schulweg.
- **Aufwertung der Aufenthaltsqualität** durch gut gestaltete Freiräume, begrünte Flächen, Sitzgelegenheiten und klare Raumgliederung.
- **Ruhiger, autoarmer Strassenraum**: Kein übergeordneter Durchgangsverkehr. Die Strassenräume sollen primär Ziel- und Quellverkehr aufnehmen (Zufahrt zu Liegenschaften, Schulbus, Entsorgung, Feuerwehr).
- **Schulwegsicherheit hat höchste Priorität** – insbesondere im Bereich der Schulhausstrasse und im Umfeld des Knotens Bach-/Schulhausstrasse.
- **Entsiegelung und Begrünung** der Strassenräume zur Verbesserung des Mikroklimas, Reduktion von Hitzeinseln und Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Schwammstadt-Prinzip).
- **Integration der umliegenden Projekte** (BGF-Überbauung, Schulneubau) in das Gestaltungskonzept zur Sicherung städtebaulicher und freiraumplanerischer Kohärenz.
- **Flexible Entwicklungsperspektive**, insbesondere für die westseitigen Parzellen, mit langfristig anpassungsfähigem Strassenraum.
- **Verzicht auf eine klare Trennung** von Fahrbahn, Gehweg und Parkierung, zugunsten eines flächigen, gemeinsam genutzten Raums mit klaren Gestaltungssignalen. Sollten zukünftige Sicherheitsprüfungen einen entsprechenden Bedarf aufzeigen, bleibt die Realisierung eines Trottoirs an der Bachstrasse als Option offen.
- **Anordnung und Gestaltung** von Sharing-Angeboten in gut sichtbarer und zentraler Lage, ohne Querbezüge zum Raum zu beeinträchtigen.
- **Erhalt schützenswerter Bäume** und Berücksichtigung ökologischer Strukturen im Rahmen der Freiraumgestaltung (z. B. Feuchtlebensräume, Kleinstrukturen, Vernetzung)
- **Übergeordnete Einbettung**: Es ist zu gewährleisten, dass die Planung keine negativen Auswirkungen oder Verkehrsüberlastungen an den umliegenden Strassen verursacht.
- **Keine Sonderregelung**: Dieses Projekt schafft keine Privilegierung. Die angestrebte Aufenthalts- und Verkehrsqualität muss auch auf andere Strassenabschnitten anwendbar sein.



6.3 Gestaltungsprinzipien

Im Sinne einer konsequent auf Langsamverkehr und Aufenthaltsqualität ausgerichteten Raumgestaltung wird für die Bachstrasse ein Verkehrsregime als Begegnungszone (Tempo 20) empfohlen. Der Strassenraum soll flächig und räumlich gegliedert und nicht als klassisches «Fahrbahndenken» ausgebildet werden.

Begegnungsfälle (z. B. zwischen motorisiertem Verkehr und Fussverkehr, Lieferdiensten, Velos, Schulkindern) werden gestalterisch entschärft – etwa durch:

- Gliederung mittels Belagswechsel, Baumsetzungen und Möblierung,
- Verzicht auf vertikale Abtrennungen (z. B. Randsteine) zugunsten niveaugleicher Übergänge,
- Entflechtung konfliktträchtiger Nutzungen (z. B. Parkierungen direkt an Trottoirs),
- klare Sichtbeziehungen in Querungsbereichen.

Die Schulhausstrasse bleibt innerhalb der Tempo-30-Zone, wobei punktuelle gestalterische Eingriffe zur Schulwegoptimierung, Verkehrsberuhigung und Aufwertung erforderlich sind – insbesondere im Bereich der Schulzugänge und an der Kreuzung zur Bachstrasse.

6.4 Begegnungsfälle

Die Einordnung der Bachstrasse und der Schulhausstrasse als Zufahrtsstrassen erfolgt gemäss der Norm VSS 40 045. Daraus ergeben sich die folgenden massgeblichen Rahmenbedingungen:

- Grundbegegnungsfall: Personenwagen ↔ Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit
- Anzahl Fahrstreifen: 1 bis 2 reduziert ausgebaute Fahrstreifen
- Gehweg: mindestens einseitig, idealerweise im Bereich der Schule beidseitig
- Veloverkehr: im Mischverkehr, keine separaten Anlagen erforderlich
- Öffentlicher Verkehr: nicht vorgesehen
- Durchfahrtsmöglichkeit: in der Regel nicht durchgehend
- Parkieren: individuell geregelt, teilweise ungeordnet (vgl. Kapitel 4.5.2)
- Belastbarkeit: max. 100 Fahrzeuge/h im Querschnitt

Für beide Strassen sind die räumlichen Anforderungen und gestalterischen Massnahmen so zu entwickeln, dass dem festgelegten Begegnungsfall sowie den Aspekten der Schulwegsicherheit, Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität Rechnung getragen wird.

7 KONZEPT

Die Bachstrasse und die Schulhausstrasse unterliegen unterschiedlichen Nutzungsanforderungen sowie abweichender räumlicher und funktionaler Rahmenbedingungen.

Entsprechend werden für die beiden Strassenabschnitte eigenständige Konzeptansätze entwickelt und nachfolgend getrennt dargestellt.

7.1 Konzeptidee Bachstrasse

Ausgehend von den definierten Projektzielen wird für die Bachstrasse eine Gestaltung verfolgt, die eine Reduktion der Fahrbahnbreiten zugunsten von Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen vorsieht. Ziel ist eine qualitative Aufwertung des von den beiden Fassadenlinien gefassten Strassenraums, innerhalb des Projektperimeters, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie das Ausschöpfen des ökologischen- und klimatischen Potentials. Die Bachstrasse soll als Lebensader für die bereits neu geplante Wohnbausiedlung und die bestehende Bebauung oder zukünftige Entwicklungen dienen. Neben Erschliessungsflächen wird der Strassenraum auch Begegnungs- und Spielort und leistet damit einen wichtigen Beitrag für das Quartier. Das Bebauungskonzept der Baugenossenschaft Familie wird in das Gestaltungskonzept implementiert und sorgt für eine rhythmische Abfolge von Teilräumen auf der Bachstrasse.

7.1.1 Verkehrs- und Gestaltungskonzept

Die Bachstrasse wird als Begegnungszone konzipiert. Die Durchfahrt in die Schulhausstrasse wird für den motorisierten Individualverkehr mittels Elemente wie Pollern verhindert und ist einzig dem Langsamverkehr jederzeit gestattet. Um das Wenden am Ende der Bachstrasse zu ermöglichen, wird eine Wendefläche freigehalten. Für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst wie Müllabfuhr und dergleichen, kann die Sperre geöffnet werden.

Die östlich angrenzenden Hofsituationen der geplanten Überbauung der Baugenossenschaft Familie Horw werden räumlich aufgenommen und in den Strassenraum integriert. Diese gestalterischen Erweiterungen erzeugen gezielte horizontale Versätze, welche zur Verkehrsberuhigung beitragen und gleichzeitig die Monotonie des Strassenraums auflösen. Die konzentrierten Baumgruppen rund um die Hofsituationen bilden nebst den offeneren Bereichen einen strukturierten Strassenraum.

Die Fahrbahn der Bachstrasse wird in ihrer Höhenlage gegenüber der Krienserstrasse und den seitlichen Einmündungen um etwa 10 cm angehoben, was ungefähr der Höhe der heutigen Trottoirs entspricht. Die Trottoirs werden aufgelöst. Die Fahrbahnbreite beträgt 6.50 m, im Bereich der seitlichen Einengungen ist eine Durchfahrtsbreite von 3.50 m vorhanden.



Abbildung 12: Planausschnitt Situation Fahrbahneinengung

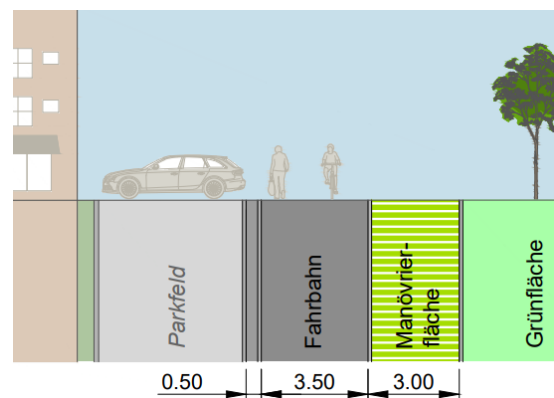


Abbildung 13: Schemaschnitt Fahrbahneinengung als «Manövrierfläche» für gegenüberliegende Parkierung

Auf der westlichen Strassenseite bleibt die bestehende Senkrechtparkierung der angrenzenden Wohnbauten mittelfristig unverändert bestehen. Zur Sicherstellung der Funktionalität dieser Parkierungsanlagen trotz reduzierter Fahrbahnbreiten werden die einengenden Gestaltungselemente als überfahrbare, begrünte Flächen ausgebildet. Ergänzend wird zwischen der bestehenden Senkrechtparkierung und dem neu definierten Fahrbahnrand ein Sicherheitsabstand von 0.50 m vorgesehen.

Auch entlang des westlichen Strassenrands werden punktuell begrünte Flächen in den Strassenraum integriert. Diese Massnahmen erzeugen zusätzliche horizontale Versätze, welche die geradlinige Strassenführung bewusst aufbrechen und die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion unterstützen.

Die weniger stark befahrenen Manövrierflächen sowie Parkplatzflächen werden wasserdurchlässig ausgeführt, begrünt und auf die erforderliche Nutzlast ausgelegt. Die begrünten Belagsflächen wirken weniger hart und steigern die Aufenthaltsqualität. Angrenzende Belagsflächen können in diese Bereiche entwässern. Der Pionierstandort erhöht die ökologische Vielfalt entlang der Bachstrasse; die Begrünung trägt zudem zur Reduktion der Hitzebelastung bei.

Die weniger stark befahrenen Manövrierflächen sowie Parkplatzflächen werden wasserdurchlässig ausgeführt, begrünt und auf die erforderliche Nutzlast ausgelegt. Die begrünten Belagsflächen wirken weniger hart und steigern die Aufenthaltsqualität. Angrenzende Belagsflächen können in diese Bereiche entwässern. Der Pionierstandort erhöht die ökologische Vielfalt entlang der Bachstrasse; die Begrünung trägt zudem zur Reduktion der Hitzebelastung bei.



Abbildung 14: Referenzbild «Manövrierfläche»

Weiter wurde hinsichtlich der Befahrbarkeit durch die Feuerwehr Abklärungen getroffen. Der Feuerwehrkommandant bestätigt, dass die Durchfahrt gemäss den Planunterlagen Betriebs- und Gestaltungskonzept funktioniert. Die Thematik Stellplätze ist durch die Bauherrschaften der Hochbauten zu gewährleisten und in den entsprechenden Bewilligungsprozesse prüfen zu lassen.

7.1.2 Schwammstadt

Die Belagsflächen sollen in Zukunft möglichst über die Grünflächen entwässert und mit geeignetem Bodenaufbau den Bäumen langfristig zur Verfügung gestellt werden. Dies reduziert den Oberflächenabfluss, wirkt sich positiv für die Baumstandorte aus, verbessert das Mikroklima und erhöht die Aufenthaltsqualität.

7.1.3 Veränderung Verkehrsaufkommen

Infolge der geplanten Ersatzneubauten der Baugenossenschaft Familie entlang der Bachstrasse reduziert sich die Anzahl der an die Bachstrasse angeschlossenen Parkfelder auf der Ostseite von heute rund 40 auf künftig 21 Parkfelder. Für Wohnnutzungen wird ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 3,5 Fahrten pro Parkfeld und Tag angenommen. Dieser Ansatz basiert auf Erfahrungswerten der VIAPLAN AG und entspricht den in der Fachliteratur (u. a. Bosserhoff) publizierten Kennwerten.

Die Reduktion des Parkfeldangebots um rund 20 Parkfelder führt demnach zu einer Abnahme des Verkehrsaufkommens auf der Bachstrasse von rund 70 Fahrten pro Tag.

Darüber hinaus entfällt der mögliche Durchgangsverkehr, da die Bachstrasse künftig für den motorisierten Individualverkehr als Sackgasse ausgestaltet wird.

Die Verkehrssicherheit auf der Bachstrasse wird durch die vorgesehene Umgestaltung gegenüber dem heutigen Zustand erhöht. Die bestehende Situation ist geprägt durch eine geradlinige Strassenführung, zahlreiche direkt über das Trottoir erschlossene Parkieranlagen sowie teilweise eingeschränkte Sichtverhältnisse. Insbesondere für Zufussgehende entstehen dadurch Nutzungskonflikte zwischen ruhendem Verkehr, Fahrverkehr und Fussverkehr.

Mit der Umgestaltung zur Begegnungszone wird die Bachstrasse künftig als gemeinsamer Verkehrs- und Aufenthaltsraum ausgestaltet. Die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten von 20 km/h sowie die gestalterischen Elemente zur Verkehrsberuhigung führen zu einer deutlichen Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus. Die Fahrbahn wird durch horizontale Versätze, Baumgruppen und räumliche Aufweitungen gegliedert. Dadurch wird die heute vorhandene lineare Strassenwirkung aufgebrochen, was die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden erhöht.

Ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn ergibt sich zudem aus der vorgesehenen Sperrung der Durchfahrt zur Schulhausstrasse für den motorisierten Individualverkehr. Die Bachstrasse wird damit zur Sackgasse und ausschliesslich vom Ziel- und Quellverkehr genutzt. Gleichzeitig reduziert sich das Verkehrsaufkommen infolge des verringerten Parkierungsangebots um rund 70 Fahrten pro Tag. Weniger Fahrten bedeuten weniger Konfliktpotenziale zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Durch die Aufhebung der Trottoirs und die Ausbildung eines niveaugleichen Strassenraums wird die Begegnungszone als zusammenhängender Aufenthalts- und Bewegungsraum wahrnehmbar. Fussgängerinnen und Fussgänger können sich innerhalb der gesamten Strassenfläche frei bewegen, während der Fahrzeugverkehr zu erhöhter Rücksichtnahme verpflichtet ist. Die offenen Sichtbeziehungen entlang der Strasse sowie die geringe Verkehrsbelastung unterstützen dieses Prinzip zusätzlich.

Insgesamt trägt das Konzept zu einer Stärkung der Verkehrssicherheit bei. Durch die Kombination aus reduziertem Verkehrsaufkommen, tieferen Geschwindigkeiten, erhöhter Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden sowie einer klaren Priorisierung des Fussverkehrs entsteht ein quartierverträglicher Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität.

Da sich die Bachstrasse in unmittelbarer Nähe zum Schulhausareal Allmend und Kindergarten Bachstrasse befindet, hat die Arbeitsgruppe «Sichere Schulwege» die Schulwegströme vertieft angeschaut. Aus der Arbeitsgruppe «Sichere Schulwege» können folgende Erkenntnisse festgehalten werden:

- Grundsätzlich ist in den Schulwegströmen der Weg im Bereich der Bachstrasse als Nord-Süd-Verbindung aufgeführt.
- Direkte Beobachtungen zeigen, dass die strassenabgewendeten Fusswege beim Dorfbach (Promenadenweg) und zwischen der Bachstrasse 6a-6e und Bachstrasse 2-6 sind die Hauptverbindungen auf der Nord-Süd-Achse.
- Direkt auf der Bachstrasse sind Schulkinder aufgrund der Schulbushaltestelle und ca. 2-3 direkt an der Bachstrasse wohnende Kinder, welche den direkteren Weg über die Bachstrasse nehmen.

Die Arbeitsgruppe «Sichere Schulwege» kommt zum Schluss, dass die Bachstrasse zwar in Schulnähe ist, aber keine übergeordnete Funktion für die Nord-Süd-Achse hat. Einzig die direkten Anwohnende benutzen diese Strasse als Fussweg, ansonsten sind es die beiden Fussweg abseits der Strasse.

Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept wird im Hinblick auf seine langfristige Robustheit gegenüber strukturellen Veränderungen im Strassenraum überprüft und weiterentwickelt.

Für die mittel- bis langfristige Entwicklung wird davon ausgegangen, dass die Grundstücke entlang des westlichen Strassenrands im Zuge von Ersatzneubauten transformiert werden. In der Vision wird zudem angenommen, dass auch die Areale der Baugenossenschaft Familie Horw als autoarme Siedlung ausgestaltet werden. In der Folge kann ein Grossteil der heute entlang des Strassenraums angeordneten Parkierungsflächen entfallen. Dies ermöglicht eine vollständige Entsiegelung der derzeitigen Manövrierrflächen sowie deren Umgestaltung zu begrünten Flächen mit Baumpflanzungen.

Für die vier privaten Grundstücke am Beginn der Bachstrasse wird in der langfristigen Perspektive davon ausgegangen, dass der Parkierungsbedarf mit einem gemeinsamen Konzept gelöst wird und im Aussenraum lediglich ein reduziertes Angebot verbleibt. Auch hierdurch entsteht das Potenzial, die bestehenden Manövrierrflächen künftig vollständig zu entsiegeln und gestalterisch aufzuwerten.

Der neu gestaltete Strassenraum kann etappenweise weiterentwickelt werden und gewinnt dabei sogar an Aufenthaltsqualität durch die zusätzliche Begrünung und steigert die Verkehrssicherheit infolge der Reduktion von Parkmanövern. Das gewählte Konzept schafft somit die Grundlage für eine sukzessive Erweiterung.

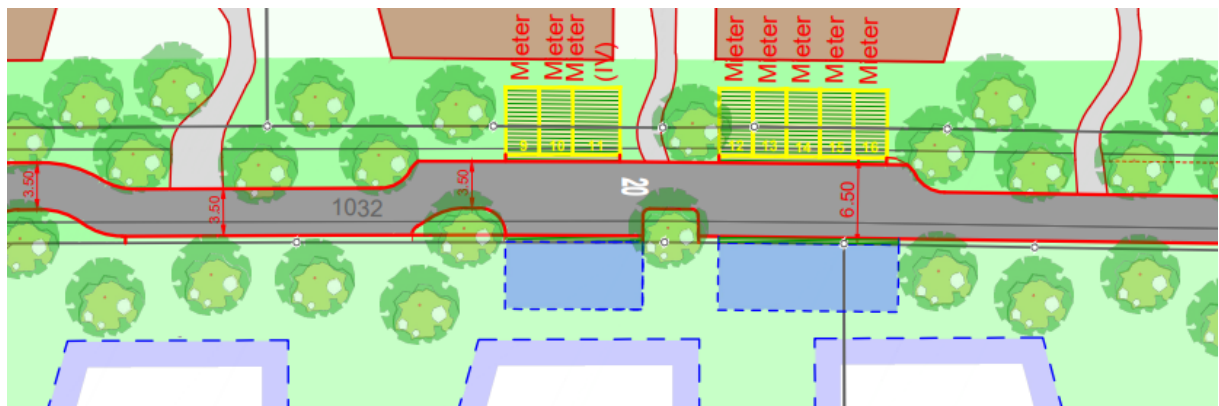


Abbildung 15: Planausschnitt «Vision»

7.1.6 Vergleich mit bestehenden Werkleitungen

Die Überlagerung des Gestaltungskonzepts mit den bestehenden Werkleitungen zeigt, dass sich die vorgesehenen Baumstandorte teilweise mit bestehenden Leitungstrassen überschneiden. Betroffen ist primär die Wasserleitung, insbesondere im Kontext der langfristigen Vision, in welcher die heutigen befestigten Flächen durch zusätzliche Baumpflanzungen ergänzt werden.

Im Zusammenhang mit der geplanten Überbauung auf der Ostseite durch die Baugenossenschaft Familie Horw ist eine Verlegung der Wasserleitung vertieft zu prüfen. Sofern eine Umlegung in den Bereich der Fahrbahn nicht realisiert werden kann, sind im Zuge der weiteren Projektierung die Baumstandorte entsprechend anzupassen. Ergänzend sind geeignete Schutzmassnahmen für die bestehenden Leitungen vorzusehen, beispielsweise durch den Einsatz von Wurzelschutzsystemen (Rhizomsperrern) oder Schutzrohren, um ein Einwachsen von Wurzeln zu verhindern.

Der bauliche Zustand der bestehenden Mischwasserkanalisation in der Bachstrasse ist derzeit nicht bekannt. Vor Umsetzung der Strassenbaumassnahmen ist eine Zustandsuntersuchung durchzuführen, auf deren Grundlage die erforderlichen Instandsetzungs- oder Erneuerungsmassnahmen festzulegen sind.

7.2 Konzeptidee Schulhausstrasse

Ausgehend von den definierten Projektzielen wird für die Schulhausstrasse eine Gestaltung angestrebt, welche die Schulwegsicherheit in den Vordergrund stellt, den motorisierten Individualverkehr möglichst vom Langsamverkehr entflechtet und durch gezielte Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen eine qualitative Aufwertung des Strassenraums erreicht.

7.2.1 Verkehrs- und Gestaltungskonzept

Die Schulhausstrasse wird über die Kantonsstrasse erschlossen. Eine Durchfahrt in Richtung Bachstrasse ist für den motorisierten Individualverkehr unterbunden und wird mittels geeigneter Elemente (z. B. Poller) physisch gesperrt. Die Verbindung bleibt dem Langsamverkehr durchgehend zugänglich. Für Einsatz- und Unterhaltsfahrzeuge wie Entsorgung und Werkdienste ist eine temporäre Öffnung der Sperre vorgesehen.

Entlang der Schulhausstrasse werden beidseitig Trottoirs mit einer Mindestbreite von 2.20 m angeordnet. Die Fahrbahn weist eine Breite von 4.80 m auf und ermöglicht den Begegnungsfall zwischen Personenwagen und Lastwagen bei reduzierter Geschwindigkeit (20 km/h).

Im Bereich der Brücke über den Dorfbach wird die Fussgängerquerungsstelle durch eine lokale Fahrbahneinengung auf 3.50 m akzentuiert. Diese Massnahme erhöht die Qualität der Querungsstelle und wirkt gleichzeitig als geschwindigkeitsdämpfendes Portal für den in Richtung Schulareal zufahrenden Verkehr.

Westlich der Brücke wird der Strassenraum mit einer Baumgruppe und dem südlichsten Baukörper der Wohnbaugenossenschaft gefasst. Räumlich wird eine Veränderung im Verkehrsregime wahrgenommen. Die Parkplatzfläche wird von einer Baumreihe begleitet und fasst diesen. Der Kreuzungsbereich wird grosszügig bepflanzt und beschattet. Der Strassenraum wird zum Erschliessungsweg und hat das Potential zu einem qualitätsvollen Zugang zum Horw Zentrum zu werden. Das gestalterische Potential gilt es in Zusammenarbeit mit den anstehenden Freiraumprojekten auszuloten.

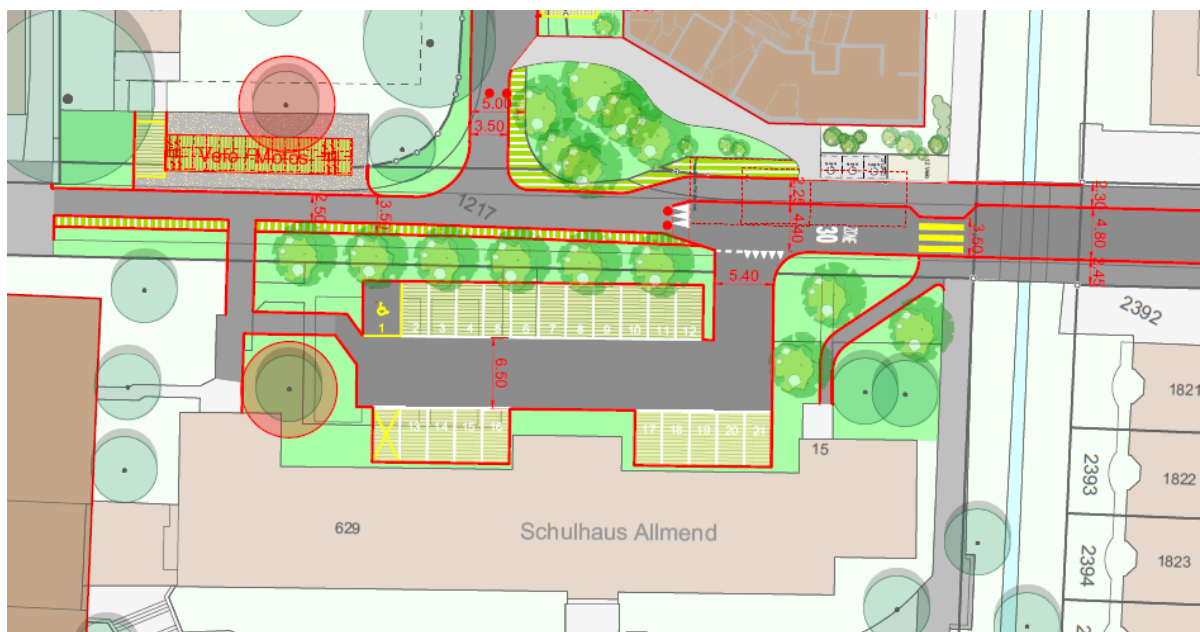


Abbildung 16: Planausschnitt BGK Schulhausstrasse

Die bestehende, senkrecht entlang des Strassenrands angeordnete Parkierung wird aufgehoben und durch eine neu organisierte, gebündelt erschlossene Parkierungsanlage ersetzt. Durch die Konzentration der Zu- und Wegfahrten können Konflikte zwischen Fussverkehr und Parkierungsmanövern deutlich reduziert werden.

Nach der Erschliessung des neuen Parkplatzes endet die reguläre Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr. Der anschliessende Abschnitt wird niveaugleich an das Trottoir angehoben und als 2.50 m breiter Gehweg weitergeführt. Eine zusätzliche befestigte Breite von 1.00 m ermöglicht bei Bedarf die Durchfahrt von grösseren Fahrzeugen (z. B. für Anlieferungen, Unterhalt oder Entsorgung). Ebenso wird damit sichergestellt, dass für die Blaulichtorganisationen die Zufahrt bis nahe an den Schulgebäuden gewährleistet bleibt. Die visuell schmale Verkehrsfläche soll ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau des Veloverkehrs fördern.

Für den Veloverkehr wird am Kopf der Schulhausstrasse eine zentrale Abstellanlage vorgesehen, die beidseitig bedienbar ist.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Schulhausstrasse ist stark abhängig von der Entwicklung Bestandesbau SH Allmend und abhängig von der weiteren Entwicklung der Parzelle Nr. 2020 in den nächsten Jahren (evtl. Ersatzneubau für alten Schulhaustrakt Singsaal / Turnhalle und neue Mehrzweckhalle). Diese Bauvorhaben können Einfluss auf Einfluss auf die funktionalen und räumlichen Anforderungen an den Strassenraum nehmen.

7.2.2 Vergleich mit bestehenden Werkleitungen

Die Überlagerung des Gestaltungskonzepts mit den bestehenden Werkleitungen zeigt, dass sich die vorgesehenen Baumstandorte teilweise mit bestehenden Leitungstrassen überschneiden. Betroffen sind insbesondere die Schmutzwasserleitung, die Swisscomleitung sowie die Elektroleitung.

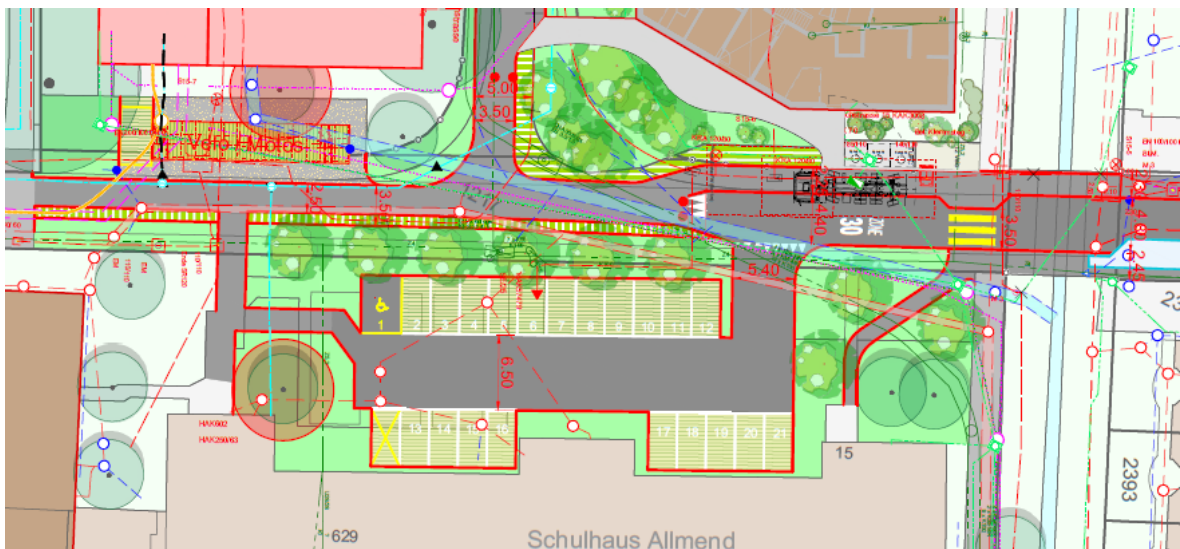


Abbildung 17: Planausschnitt Überlagerung Werkleitungen und BGK Schulhausstrasse

Zur Sicherstellung der geplanten Baumpflanzungen und der damit verbundenen Aufwertung der Aufenthaltsqualität wird empfohlen, die betroffenen Werkleitungen im Bereich der künftigen Baumstandorte in den Fahrbahnbereich zu verlegen.

8 HINWEISE FÜR DIE NÄCHSTEN PROJEKTPHASEN

Aus der Bearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts ergeben sich folgende spezifischen Hinweise für die nächsten Schritte, bzw. für die nächste Projektphase:

- Je nach Entwicklung des Schulhauses Allmend ist die Anordnung der Parkieranlage und die Schulwegführung neu zu prüfen.
- Knoten Krienserstrasse / Bachstrasse: Im Variantenstudium wurde einen Höhenversatz des gesamten Knotens geprüft. Infolge der Diskussion des Variantenstudiums mit den involvierten Stellen wurde auf den Höhenversatz verzichtet. Eine vertiefte Prüfung der Knotengestaltung mit Einbezug der Krienserstrasse kann zu einem späteren Zeitpunkt im weiteren Projektverlauf nochmals aufgegriffen werden.
- Die Bachstrasse soll als Sackgasse ausgebildet werden. Fahrzeugen im öffentlichen Dienst ist die Durchfahrt zu gewährleisten (Entsorgungsfahrzeuge und dergleichen). Im weiteren Projektverlauf ist zu klären, mit was für Elementen die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr verhindert wird (alternative zu Pollern). Es ist zu evaluieren, wie viele Fahrzeuge die Kreuzung nutzen, wie gross der Durchgangsverkehr ist und wie viele Parkmöglichkeiten es an der Bachstrasse gibt. Darauf basierend soll die Idee der Sackgasse erneut geprüft werden.
- Die Vision sieht vor, langfristig auch Baumpflanzen im Strassenraum vorzunehmen. Bei der kurz- und mittelfristigen Variante sind die Grünflächen im Strassenraum noch überfahrbar ausgestaltet. Bei der weiteren Projektbearbeitung ist vertieft zu klären, ob bereits kurz- und mittelfristig Baumstandorte in den vorgesehenen Grünflächen umgesetzt werden können.
- Baumpflanzungen im Strassenraum sind nach Möglichkeit bereits in der kurz- bis mittelfristigen Variante vorzusehen. Im weiteren Projektverlauf ist zu prüfen, ob einzelne Baumpflanzungen im Strassenraum, in Abhängigkeit der Werkleitungen und gegenüberliegenden Parkflächen, vorgezogen werden können.
- Das räumliche und gestalterische Potential der Begegnungszone Bachstrasse weiter auszuschöpfen und dabei vertiefte Klärungen bezüglich Baumstandorte, Wurzelraum, Durchwurzelbare Fläche, Aufbau und Abschlüsse rund um die Standorte von Gehölzen etc. tätigen.
- Vertiefte Planung des Regenwassermanagement mit Versickerung vor Ort / Schwammstadt.
- Klassierung der Bachstrasse anpassen und Kosten Unterhalt klären (Bachstrasse heute Gemeindestrasse 2. Klasse. Je nach genauer Planung (Sackgasse etc.) ist die Klassierung der Strasse in eine Gemeindestrasse 3. Klasse oder Privatstrasse vorzunehmen.
- Die Weiterführung des Projekts wird allenfalls zum Verzicht auf einzelne Elemente führen, wie zum Beispiel die Sackgasse oder die T20-Zone. Je nach weiterem Vorgehen soll erneut geprüft werden, ein Trottoir in der Bachstrasse zu realisieren.



A ANHANG A: VARIANTENSTUDIUM

Im Verlauf der Projektbearbeitung geprüfte, aber verworfene Varianten.



Variante 1



Variante 2



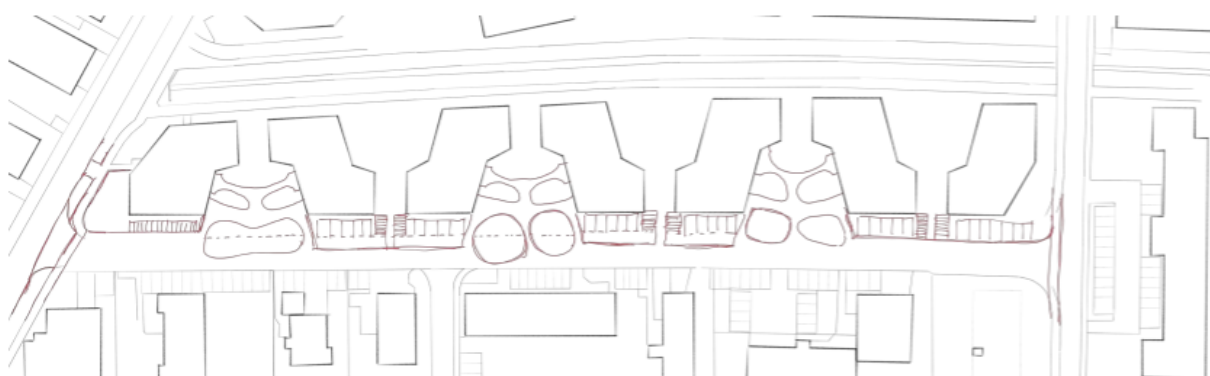
Variante 3



Variante 4



Variante 5



Variante 6



Variante 7





Version 1.1 / 18.06.2026 / VP 24-5078

Betriebs- und Gestaltungskonzept Bach- und Schulhausstrasse, Gemeinde Horw

Dokumentation Workshop 5. Juni 2025

Auftraggeber

Gemeinde Horw
Baudepartement
Raumplanung und Bewilligungen
Gemeindehausplatz 1
6048 Horw

Verfasser

VIAPLAN AG
Centralstrasse 34
6210 Sursee



Betriebs- und Gestaltungskonzept Bach- und Schulhausstrasse, Gemeinde Horw

Dokumentation Workshop 5. Juni 2025

Auftraggeber

Gemeinde Horw
Baudepartement
Raumplanung und Bewilligungen
Gemeindehausplatz 1
6048 Horw

Dominik Erni
Projektleiter Mobilität und Verkehr

Sepehr Khajjamian
Mobilitäts- und Verkehrsplaner

Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Autor
1.0	25.06.2025	Alle	Erstfassung	SK / DE
1.1	18.06.2026	Alle	Redaktionelle Überarbeitung	DE



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einführung	1
1.1	Planungsanlass	1
1.2	Aufgabenstellung	1
1.3	Perimeterabgrenzung	2
2	Ziele	3
3	Programm	3
4	Workshop und Diskussion- Bachstrasse West und Schulhausstrasse	4
4.1	Methodik	4
4.2	Teil 1 – Entwicklungsabsichten	4
4.3	Teil 2 – Diskussion Verkehr & Aussenraum	5
5	Ergebnistabelle	6
6	Nächste Schritte	7

ANHANGVERZEICHNIS

Anhang 1 Plan



EINFÜHRUNG

1.1 Planungsanlass

Im Talboden von Horw, entlang der Bachstrasse und der Schulhausstrasse, sollen in den kommenden Jahren zwei bedeutende Bauprojekte realisiert werden. Einerseits plant die Baugenossenschaft Familie Horw (BGF) an der Bachstrasse eine neue Wohnsiedlung mit sieben Mehrfamilienhäusern, andererseits ist ein Neubau für das Schulhaus Allmend vorgesehen. Diese baulichen Entwicklungen werden den Strassenraum entlang der Bachstrasse und der Schulhausstrasse wesentlich beeinflussen.

Ein politischer Vorstoss (Postulat) fordert im Zusammenhang mit den geplanten Vorhaben und der damit verbundenen Veränderungen die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Bachstrasse und die Schulhausstrasse.

1.2 Aufgabenstellung

Der aktuelle Ausbaustandard der Bachstrasse und Schulhausstrasse (beide Gemeindestrassen 2. Klasse) orientiert sich an einer verkehrsorientierten Erschliessungsstrasse. Ziel ist es, den motorisierten Verkehr möglichst effizient durchzuleiten, wobei die Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmenden bisher nicht gefördert wird. Daraus ergeben sich negative Auswirkungen auf die Umfeldnutzung und die Aufenthaltsqualität.

Die Planung verfolgt das Ziel, die Aufenthaltsqualität entlang des Projektperimeters nachhaltig zu steigern. Besonderes Augenmerk liegt auf der Gestaltung der Strassenräume, der öffentlichen Aufenthaltsbereiche sowie auf der Gewährleistung der Schulwegsicherheit. Die Barrierefreiheit stellt dabei ein zentrales Element dar, um die Infrastruktur für alle Nutzergruppen zugänglich zu gestalten. Eine ganzheitliche Betrachtung «von Fassade zu Fassade», der Einbezug angrenzender Bereiche (wie Schulen und bestehende Tempo-30-Zonen) sowie eine umfassende Bedürfnisanalyse bilden die Grundlage der Planung.

Für die Erarbeitung des BGKs liegt der Fokus auf diesen Zielen: Die Prinzipien der Koexistenz werden verfolgt und eine ganzheitliche Betrachtungsweise "von Fassade zu Fassade" wird umgesetzt. Aufzuzeigen ist, wie eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung realisiert und gleichzeitig die betrieblichen Anforderungen an den Strassenraum erfüllt werden können. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Schulwegsicherheit, welche durch geeignete gestalterische und betriebliche Massnahmen weiterhin gewährleistet werden muss. Die geplanten Bauprojekte im Umfeld des Projektperimeters sind dabei entscheidend für die Entwicklung des Konzepts.



1.3 Perimeterabgrenzung

Der Bearbeitungsperimeter umfasst den gesamten Strassenverlauf der Bachstrasse und der Schulhausstrasse, die sich beide in unmittelbarer Nähe zum Zentrum der Gemeinde Horw befinden. Innerhalb des Bearbeitungsperimeters liegen zudem die Knotenpunkte Kantonsstrasse/Schulhausstrasse sowie Krienserstrasse/Bachstrasse. Darüber hinaus wird die Erschliessung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten Allmendstrasse/Schulhausstrasse in die Betrachtung einbezogen.

Entlang des Perimeters befinden sich beidseitig Mehrfamilienhäuser sowie das Schulhaus Allmend. Die geplante Überbauung der Baugenossenschaft Familie Horw wird entlang der Bachstrasse realisiert. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Schulhauses am westlichen Ende der Schulhausstrasse vorgesehen.

Um eine einheitliche Gestaltung im gesamten Quartier zu gewährleisten, wird der Betrachtungsperimeter auch auf angrenzende Strassenräume ausgeweitet.



Abbildung 1: Projektperimeter und geplante Überbauungen im Umfeld



2 ZIELE

Die Ziele des Workshops für die Bachstrasse sind:

- **Verstehen, was geplant ist** - Einblick ins bestehende Konzept und in geplante Veränderungen im Strassenraum erhalten.
- **Eigene Perspektiven einbringen** - Ideen, Bedürfnisse und Anliegen zur Nutzung und Gestaltung der Westseite mitteilen.
- **Mitreden bei der Entwicklung vor der eigenen Haustür** - Einfluss auf die künftige Gestaltung der Umgebung nehmen.
- **Entwicklungsspielräume klären** - Klarheit darüber gewinnen, was bereits entschieden ist – und wo noch mitgedacht werden kann.

3 PROGRAMM

Der Workshop fand am Donnerstag, 5. Juni 2025 von 16:30 bis 18:30 Uhr im Saal Egli statt. Anwesend waren 14 Teilnehmende.

Inhalt	Wer	Uhrzeit
Begrüssung, Ziele und Ablauf / Vorstellung Bauprojekte	Gemeinde Horw	16:30 – 16:50
Projektüberblick BGK Bach- und Schulhausstrasse	Dominik Erni / Marcel Sigrist	16:50 – 17:15
Verständnisfragen	Dominik Erni / Marcel Sigrist	17:15 – 17:25
Pause & Verpflegung		17:25 – 17:35
Workshop und Diskussion- Bachstrasse West	Dominik Erni / Marcel Sigrist	17:35 – 18:15
Pause & Verpflegung		18:15 – 18:25
Zusammenfassung und nächste Schritte	Gemeinde Horw	18:25 – 18:30

Personen mit besonderer Funktion:

Name/Vorname	Funktion
Roger Eichmann	Gemeinde Horw, Leiter Raumplanung und Baubewilligung
Livia Buchmann	Gemeinde Horw, Stv. Leiterin Raumplanung
Alexandra Gerhardt	Gemeinde Horw, Projektleiterin Mobilität
Dominik Erni	VIAPLAN AG, Moderation Workshop
Sepehr Khajjamian	VIAPLAN AG, Protokoll
Marcel Sigrist	Landformen AG, Moderation Workshop
Thies Brunken	Vertretung Fachkommission horw mitte



WORKSHOP UND DISKUSSION- BACHSTRASSE WEST UND SCHULHAUSSTRASSE

4.1 Methodik

Der Gruppenmoderator führte durch die 45-minütige Diskussion. Im Plenum hielten die Teilnehmenden die wichtigsten Rückmeldungen auf Post-its fest.

4.2 Teil 1 – Entwicklungsabsichten

Frage:

– Welche Entwicklungsperspektiven sehen Sie für Ihre Liegenschaft?



Ich habe Entwicklungsabsichten (z. B. Sanierung, Erweiterung, Neubau) und bereits erste Schritte getätigt. Mir schwebt Folgendes vor: (...)



Ich habe zwar keine konkreten Entwicklungsabsichten, bin aber offen für eine Weiterentwicklung. Was ich mir vorstellen könnte: (...)



Ich habe derzeit keine Entwicklungsabsichten und schliesse eine mittelfristige Weiterentwicklung aus folgenden Gründen aus: (...)



- Grüne Sticker: Grundstück Nrn. 2020, Projekt BGF (986, 1030, 1031, 1047, 1048, 1317 und 1408)
- Gelbe Sticker: Grundstücke Nrn. 1536, 1403, 1556, 2018 und 2020
- Rote Sticker: Grundstücke Nrn. 1632, 1940, 1806, 1403 und 1556
- Keine Sticker: Grundstücke Nrn. 1147 und 1402



4.3 Teil 2 – Diskussion Verkehr & Aussenraum

Fragen:

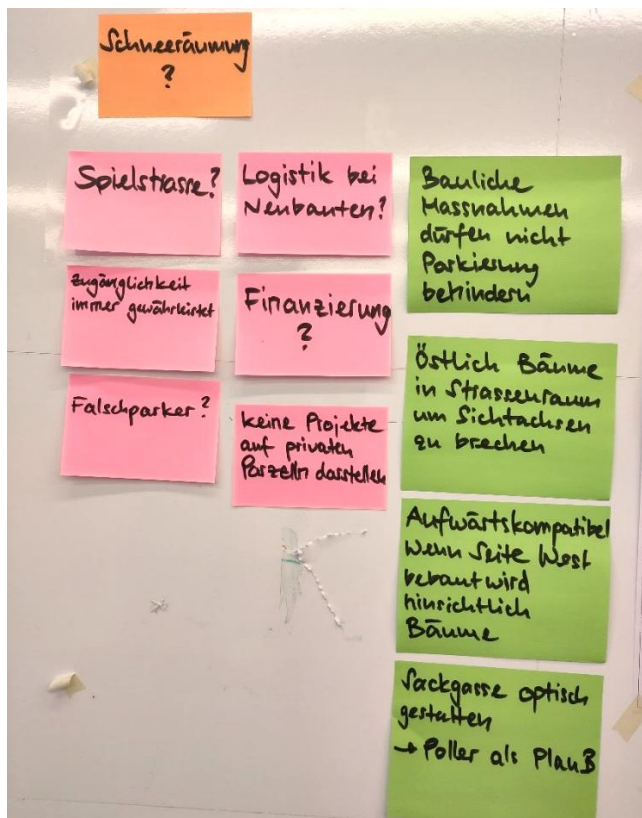
- Was ist Ihnen wichtig (z. B. Zugang, Ruhe, Nutzungsmöglichkeiten, bauliche Fragen)?
- Wie könnte die Westseite zur neuen Strasse beitragen?

Rückmeldungen zum Thema Verkehr (rote Post-its):

- [V1] Umgang mit Bachstrasse als Spielstrasse: Wie werden spielende Kinder geschützt?
- [V2] Zugänge zu Gebäuden sind zu sichern.
- [V3] Falschparken wird durch autofreies Projekt BGF eventuell gefördert: Parkierungsregime klären.
- [V4] Logistik für Grossprojekte im Umfeld sicherstellen.
- [V5] Private Parzellen: Keine Begrünung oder bauliche Eingriffe ohne Zustimmung.
- [V6] Schneeräumung muss weiterhin gewährleistet sein.
- [V7] Wie wird die Umsetzung finanziert und wer trägt welche Kosten?

Rückmeldungen zum Thema Aussenraum (grüne Post-its):

- [A1] Bauliche Massnahmen dürfen die Befahrbarkeit der bestehenden Parkfelder nicht beeinträchtigen.
- [A2] Die Bäume auf der Ostseite sollen, wo möglich, in den öffentlichen Strassenraum geplant werden, um die Sichtachsen zu unterbrechen und die Strasse zu beruhigen.
- [A3] Aufwärtskompatibel: Gestaltung muss auf künftige Entwicklung der Westseite abgestimmt sein – insbesondere hinsichtlich Baumpflanzungen.
- [A4] Sackgasse soll auch gestalterisch als solche erkennbar sein – Poller als mögliche Lösung.





5 ERGEBNISSTABELLE

Rückmeldung		Auswirkung auf Betriebs- und Gestaltungskonzept Bach- und Schulhausstrasse				
		Zur Kenntnis	Einpfelegen in Projekt		Begründung	
			Ja	Teilweise		Nein
[V1]	Umgang mit Bachstrasse als Spielstrasse: Wie werden spielende Kinder geschützt?		X			Es ist vorgesehen, dass die Bachstrasse als Begegnungszone (Tempo 20) umgesetzt wird. Zusätzliche Schutzmassnahmen für Kinder werden im weiteren Planungsverlauf geprüft und wenn angezeigt ergänzt. Da vorgesehn ist, die Bachstrasse als Sackgasse umzusetzen, ist der hinterste Abschnitt der Bachstrasse sehr schwach Befahren. Auch ist einzig quartierinterner Verkehr zu erwarten, der mit der Situation vertraut ist. Die Durchfahrt bleibt bei Bedarf jederzeit möglich, beispielsweise für Entsorgung, Baustellenverkehr oder Einsatzfahrzeuge.
[V2]	Zugänge zu Gebäuden sind zu sichern.		X			Die Rückmeldung wird berücksichtigt. Die Sicherstellung der Zugänglichkeit zu allen Liegenschaften ist ein zentraler Bestandteil der Konzeptentwicklung und wird im Rahmen der Detailplanung konkretisiert.
[V3]	Falschparken wird durch autofreies Projekt BGF eventuell gefördert: Parkierungsregime klären	X				Das Parkieren in einer Begegnungszone ist gemäss Signalisationsverordnung (Art. 22b, Abs. 3) nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt. Wenn Automobilisten auf private Parkfelder ausweichen, obliegt die Kontrolle von Falschparkierenden privatrechtlichen Bestimmungen. Das heisst, die privaten Eigentümerschaften müssen allfällige Parkverbote selbst durchsetzen (gerichtliche Verbote beantragen und signalisieren). Im Rahmen der Projektumsetzung prüft die Gemeinde Horw, ob dazu von der Seite Gemeinde Unterstützung geleistet werden kann.
[V4]	Logistik für Grossprojekte im Umfeld sicherstellen.	X				Die Thematik der Baustellenlogistik wird ausserhalb des BGK bearbeitet. Die Hinweise dazu sind bekannt und fliessen in die übergeordnete Koordination ein. Der Schulhausneubau liegt zeitlich vor der Realisierung des BGKs, was die Planung der Logistik entschärft. Grundsätzlich eignen sich Schulhaus-, Bach- und Allmendstrasse für die Logistik. Gemäss Tiefbau könnten alle Strassen entsprechend vorbereitet werden.
[V5]	Private Parzellen: Keine Begrünung oder bauliche Eingriffe ohne Zustimmung.		X			Das Betriebs- und Gestaltungskonzept bezieht sich ausschliesslich auf den öffentlichen Raum. Massnahmen auf privaten Grundstücken werden nur schematisch dargestellt und klar als solche gekennzeichnet. Diese Darstellung wird noch in den Plan eingearbeitet. Bei dieser schematischen Darstellung handelt es sich um einen Vorschlag mit keiner Verbindlichkeit. Er zeigt ein Zielbild, wie die Bachstrasse in der Zukunft aussehen könnte.
[V6]	Schneeräumung muss weiterhin gewährleistet sein.		X			Die Rückmeldung wird im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Anforderungen an Winterdienste, wie Fahrbahnbreiten und Wendemöglichkeiten, fliessen in die Ausarbeitung ein.
[V7]	Wie wird die Umsetzung finanziert und wer trägt welche Kosten?	X				Allfällige Anpassungen von privaten Flächen an die neue Fahrbahn ist Sache des Strassenbauprojekts. Die Finanzierung des Strassenbauprojekts obliegt den Bestimmungen des Strassenreglements der Gemeinde Horw. Die Bachstrasse ist eine Gemeindestrasse 2. Klasse - demnach beträgt der Beitrag der angeschlossenen Grundeigentümerschaften an den Baukosten 40%, die durch ein Perimeterverfahren verteilt werden.
[A1]	Bauliche Massnahmen dürfen die Befahrbarkeit der bestehenden Parkfelder nicht beeinträchtigen.		X			Die Befahrbarkeit der heutigen Parkfelder bleibt gewährleistet und wird in der Detailplanung gezielt überprüft und sichergestellt.
[A2]	Die Bäume auf der Ostseite sollen, wo möglich, in den öffentlichen Strassenraum geplant werden, um die Sichtachsen zu unterbrechen und die Strasse zu beruhigen.		X			Die Anordnung von Bäumen wird im Rahmen der Detailplanung geprüft und – wo sinnvoll und möglich – integriert. Eine wichtiger Parameter sind die Werkleitungen. Die Baumstandorte müssen auf die Leitungen abgestimmt werden.
[A3]	Aufwärtskompatibel: Gestaltung muss auf künftige Entwicklung der Westseite abgestimmt sein – insbesondere hinsichtlich Baumpflanzungen.		X			Das Konzept berücksichtigt die langfristige Entwicklung und lässt Spielraum für spätere Anpassungen. Hinweise auf künftige Entwicklungsmöglichkeiten fliessen in die Bearbeitung ein.
[A4]	Sackgasse soll auch gestalterisch als solche erkennbar sein – Poller als mögliche Lösung.		X			Die Sackgassenlösung ist vorgesehen. Die Anregung zur gestalterischen Ausformulierung wird aufgenommen und geprüft.

Weitere Eingaben sind bis zum **Ende Juli 2025** beim Baudepartement der Gemeinde Horw möglich.
Bitte senden Sie Ihre Rückmeldungen per E-Mail an: **baudepartement@horw.ch**.



NÄCHSTE SCHRITTE

Die Ergebnisse des Workshops werden nun systematisch aufgearbeitet und fließen in die weitere Projektentwicklung ein. Je nach Tiefe der Anpassungen wird das Konzept erneut durch die Fachkommission horw mitte beurteilt. Danach wird das Konzept im Gemeinderat beschlossen. Damit ist der Auftrag des Gemeinderates erfüllt. Der Abschluss der Konzeptarbeiten ist für den Herbst 2025 vorgesehen. Dabei handelt es sich nicht um ein rechtlich verbindliches Planungsinstrument, sondern um ein betriebliches und gestalterisches Konzept ohne rechtliche Verbindlichkeit. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und bedarfsorientiert, in Abhängigkeit der weiteren Entwicklungen im Gebiet sowie der finanziellen und politischen Rahmenbedingungen. Der Gestaltungsplan Bachstrasse der BGF fixiert die Umsetzung des BGK Bachstrasse und Schulhausstrasse auf den eigenen Grundstücken in den Sonderbauvorschriften.



Anhang 1

Plan



Versand an:

- Alle betroffenen Grundeigentümerschaften (grün) gemäss folgendem Plan:



- Gemeinderat
- Fachkommission horw mitte
- Projektbeteiligte Stellen der Gemeinde Horw
 - Martin Kopp und Marco Meerkämper, Sicherheitsdepartement
 - Chris Lenz, Sozialdepartement
 - Alexandra Gerhardt und Silas Wobmann, Baudepartement (Tiefbau)